

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

**Operace Catapult a anglofrancouzské boje za
druhé světové války**

David Jahn

Plzeň 2017

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

**Operace Catapult a anglofrancouzské boje za
druhé světové války**

David Jahn

Vedoucí práce:

prof. PhDr. Aleš Skřivan, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2017

Na tomto místě bych rád poděkoval prof. PhDr. Aleši Skřivanovi, Ph.D., za ochotu, trpělivost a cenné rady, které mi poskytl při psaní bakalářské práce.

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2017

.....

Obsah

1 ÚVOD	1
2 POROVNÁNÍ NÁMOŘNÍCH SIL	3
2.1 Námořní síla Velké Británie	6
2.2 Námořní síla Německa.....	10
2.3 Námořní síla Francie	12
2.4 Námořní síla Itálie.....	14
3 SPOJENECTVÍ BRITŮ A FRANCOUZŮ	17
3.1 Bitva o Francii	19
4 OPERACE CATAPULT	23
5 Britsko-francouzské boje	29
5.1 Bitva o Dakar.....	30
6 UDÁLOSTI V TOULUNU	33
7 ZÁVĚR	35
8 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	37
9 RESUME	39

1. Úvod

Tato práce je zaměřená na britskou operaci Catapult a na následné boje mezi Velkou Británií a Francií odehrávající se během druhé světové války. Boje mezi dřívějšími hlavními spojenci nastaly hned po francouzské kapitulaci v červnu roku 1940 a přetrvávaly až do konce roku 1942. Cílem této práce je zmapování hlavních střetnutí odehrávající se ve vymezeném období mezi těmito státy. Tato práce si klade za cíl zanalyzovat faktory, které vedly ke vzájemnému konfliktu. Autor při tvorbě práce využívá přímé a komparativní metody. Práce se bude zabývat politickou situací a porovnáním armádních složek obou zúčastněných zemí. S ohledem na charakter a problematiku operace Catapult se autor zaměřuje téměř výhradně na námořní střetnutí a techniku.

Práce by měla čtenáře seznámit s důvody provedení operace Catapult a s příčinami dalších bojových střetů, které byly ovlivňovány politickými změnami ve Francii a s tím spojenými britskými obavami. Práce končí událostmi v Toulonu z roku 1942, kde problematika spojená s francouzským loďstvem končí jeho potopením.

Pro větší přehlednost a pro objasnění celkové problematiky tématu, považuje autor za nutné seznámit čtenáře s námořními silami Francie, Velké Británie, Německa a Itálie. Zhodnocením námořního stavu zmíněných států se autor věnuje v první kapitole své práce. Další kapitole nesoucí název *Spojenectví Britů a Francouz*, seznamuje čtenáře s vývojem politických vztahů, které vrcholí společným úsilím v bitvě o Francii. Třetí kapitola je věnována operaci Catapul. V této kapitole se autor zabývá událostmi, které operaci předcházely i důsledky, které operace přinesla. Zdůrazněný je samotný průběh operace. Druhá část práce je věnována konfliktům, ve kterých figurovala britská armáda stojící proti Francouzům. Popisovány jsou boje o Dakar, kde po boku Britů stála i armáda Svobodných Francouzů, kterou vedl generál Charles de Gaulle. V poslední kapitole se autor zabývá událostmi v přístavu Toulon, které ukončily operace francouzského námořnictva. Při těchto událostech, které proběhly v listopadu roku 1942, byly zbývající francouzské válečné lodě potopeny vlastní posádkou, aby zabránila Němcům v jejich získání.

Autor bude vycházet především ze studia odborné literatury vydané v českém a anglickém jazyce. Hlavním zdrojem informací o námořní technice byla pro autora kniha *Válečné lodě 4* od autorů Iva Pejčocha, Zdeňka Nováka a Tomáše Hájka. Dalším významným zdrojem byla kniha *Středomoří v ohni druhé světové války* od autora Jiřího Brože a kniha *Boj o Středomoří - Prvních devět měsíců* od autora Miloše Hubáčka.

2. POROVNÁNÍ NÁMOŘNÍCH SIL

Pro porovnávání námořních sil před druhou světovou válkou a před samotnou operací Catapult je třeba zmínit dvě hlavní námořní konference, které zásadně rozhodly o nadcházejícím rozdělení námořních sil. První byla Washingtonská konference, která se konala v letech 1921-1922. Na tuto konferenci později navázala Londýnská konference, která se konala v roce 1930. Ta doplňovala ustanovení Washingtonské konference, avšak nebyla již podepsána všemi námořními mocnostmi.

Po skončení první světové války hrozily další závody ve zbrojení, které se týkaly také loďářského průmyslu. Velké námořní ambice USA, které za první světové války neprodělo větších ztrát, dělaly starosti Velké Británii. USA naopak mělo obavu z možného britsko-japonského spojení. Právě kvalitní japonské loďstvo bylo překvapením první světové války. Velká Británie i přesto, že na tom nebyla ekonomicky nejlépe, se za každou cenu snažila držet krok a nechtěla se vzdát své námořní nadvlády. Proto vynakládala finance na nové nákladné projekty lodí. Ani Francouzi a Italové nehodlali být ve zbrojení nikterak pozadu. Z těchto důvodů byla 12. listopadu 1921, na přání USA, svolána námořní konference do Washingtonu, která trvala až do 6. února 1922.¹ Výsledkem této konference bylo ustanovení poměru námořních sil mezi námořními velmocemi a ustanovení omezení, která musela být dodržována při případné výstavbě nových válečných plavidel. Bylo rozhodnuto, že poměr sil bude rozdělen na 5 : 5 : 3 : 1,75 : 1,75. Tento poměr znamenal, že USA mělo umožněno vlastnit bitevní lodě o maximálním výtlaku 525 000 tun a letadlové lodě o maximálním výtlaku 135 000 tun stejně tak jako Velká Británie. Japonsku bylo umožněno vlastnit bitevní lodě o výtlaku 315 000

¹ BROŽ, Jiří, *Středomoří v ohni druhé světové války*, Praha 2006, s. 19.

tun a letadlové lodě o výtlaku 81 000 tun a Francii s Itálií byl vyměřen maximální výtlak shodně na 175 000 tun pro bitevní lodě a 60 000 tun pro letadlové lodě.² Dále válečné lodě nesměly přesáhnout tonáž větší, než 35 000 tun a nesměly být vybaveny děly ráže větší, než je 406 mm.³ V důsledku těchto omezení musely některé nadbytečné, zastaralé nebo nedokončené, lodě být sešrotovány. Bylo také stanoveno, že až do konce roku 1936 nesmí probíhat výstavba nových bitevních lodí. Omezení maximálního výtlaku se týkala i ostatních typů plavidel. Pro křižníky byl stanoven výtlak 10 000 tun a pro letadlové lodě 27 000 tun. Pro tyto typy plavidel byla povolena děla ráže 203 mm⁴. Byla také projednána omezení týkající se výzbroje opevnění. Doba platnosti, na kterou byla dohoda podepsána, byla stanovena do 31. prosince 1936.⁵

Paradoxní byl fakt, že u letadlových lodí neplatila žádná omezení, která by regulovala počet nesených letounů. Další slabinou dohody bylo, že nebyl omezen počet křižníků, torpédoborců a ponorek. To vedlo ke zbrojení a k výstavbě plavidel, která nepodléhala žádnému omezení. Z tohoto důvodu bylo nutné svolání další konference, která by se zaměřila na zbývající typy plavidel.

Londýnská konference měla pouze doplnit ustanovení Washingtonské konference. Mimo jiné se týkala omezení maximálního výtlaku těžkých křižníků, lehkých křižníků, torpédoborců a ponorek. V důsledku této konference bylo USA povoleno vlastnit 18 těžkých křižníků o celkovém výtlaku 180 000 tun, lehké křižníky o výtlaku 143 500 tun, torpédoborce o

² PEJČOCH, Ivo, NOVÁK Zdeněk, HÁJEK, Tomáš, *Válečné lodě. Druhá světová válka*, Praha 1993, s. 6.

³ BROŽ, s. 19.

⁴ PEJČOCH, s. 6.

⁵ Tamtéž.

výtlačku 150 000 tun. Maximální výtlaček ponorek byl vyměřen pro USA, Velkou Británii a Japonsko shodně na 52 700 tun. Velké Británii bylo umožněno vlastnit těžké křižníky o výtlačku 146 800 tun, lehké křižníky o výtlačku 192 200 tun a torpédoborce o výtlačku 150 000 tun.⁶ Japonsko se ve vyměřeném výtlačku umístilo opět na třetí pozici před Francií a Itálií, které smlouvu z Londýnské konference odmítly podepsat. Byl zde také stanoven konečný počet bitevních plavidel. USA a Velké Británii bylo povoleno vlastnit shodně 15 bitevních plavidel a Japonsku 9 bitevních lodí. Nutným omezením se nevyhnula ani útočná síla a ráže děl pro těžké a lehké křižníky. Právě ráže děl se stala určujícím znakem pro rozlišení těžkých křižníků od lehkých. Londýnská smlouva byla podepsána 22. dubna 1930.⁷

Již 29. prosince 1934 Japonsko vypovědělo washingtonskou smlouvu. Důvodem byly velmocenské ambice. Nic na tom nezměnila ani 2. Londýnská konference, která byla zahájena 9. prosince 1935. Japonsko vyžadovalo naprostou rovnost ve vyměřeném maximálním výtlačku a v počtu plavidel s USA a Velkou Británií. Tento požadavek byl shledán neakceptovatelným a proto 15. ledna 1936 Japonsko opustilo konferenci. Přestože konference nějaký čas pokračovala i bez přítomnosti Japonska, nezaznamenala žádný výrazný úspěch a nebyla vydána ani žádná významná ustanovení. Odstoupením Japonska zanikla naděje na odzbrojování nebo alespoň na regulaci zbrojení v námořním sektoru.⁸

⁶ www.military.cz/ww2_ships/washington_smlouva.htm, 10. 11. 2016.

⁷ PEJČOCH, s. 7.

⁸ Tamtéž.

2.1. Námořní síly Velké Británie

Velká Británie, jakožto ostrovní stát, byla vždy odkázána na početné a kvalitní loďstvo, které jen svou pověstí a přítomností vzbuzovalo respekt u potencionálních útočníků. Ne jinak tomu bylo za první světové války, kdy ani Německo nebylo schopné v otevřeném boji námořního giganta porazit. Royal Navy bylo tvořené především bitevními loděmi. Slabinou se ukázalo být zranitelné obchodní loďstvo, které dováželo potřebné zásoby z kolonií. To se velice často stávalo hlavním cílem německých rychlých křižníků, ale především německých ponorek. Británie se snažila s tímto problémem vypořádat s novou obrannou strategií, která spočívala v budování velkého množství protiponorkových plavidel a rychlých křižníků s velkým dosahem. Nicméně to nebyly zdaleka jediné projekty lodí, které Británie produkovala.

Projekt bitevních lodí třídy Queen Elizabeth tvořilo 5 velice zdařilých plavidel. Stavba prvních dvou plavidel, Queen Elizabeth a Warspite, začala již v roce 1913. V roce 1914 a 1915 započala výstavba lodí Valiant, Barham a Malaya. Jako první byla dokončena Queen Elizabeth a to již v roce 1914. Do ledna 1916 byly dokončeny i zbývající plavidla z této třídy. U těchto plavidel byla poprvé u Royal Navy zavedena děla ráže 381 mm a nafta jako jediné palivo. V meziválečném období a poté i v průběhu druhé světové války, prošla plavidla řadou rekonstrukcí a modernizací. Hlavním problémem britských plavidel bylo mnohdy nedostačující pancéřování. To bylo v průběhu rekonstrukcí zesíleno. Dále docházelo k obměně výzbroje a počtu děl. Zcela zásadní inovací však bylo zavedení radarového aparátu, který u této třídy byl zaveden v průběhu roku 1941. Velká kvalita i odolnost konstrukce této třídy se v průběhu

války zcela potvrdila. Potopena byla pouze bitevní loď Barham, když byla roku 1941 zničena po zásahu třemi torpédy.⁹

Bitevních lodí třídy Royal Sovereign bylo rovněž 5. Výstavba první z nich, kterou byla Royal Oak, začala v listopadu roku 1914. Od ledna a dubna 1915 začala výstavba lodí Resolution, Revenge a Royal Sovereign. S výstavbou poslední z nich s lodí Ramillies se započalo v roce 1916 a dokončena byla v květnu roku 1917. Ostatní byly dokončeny během března až prosince v roce 1916. Tato třída plavidel nebyla však příliš zdařilá. Jednalo se o projekty velkých silných plavidel, typických pro první světovou válku. Dalo by se říci, že se jednalo o vývojový krok zpět. Oslňující nebyla ani rychlost 22 uzlů, kterou byla plavidla schopna vyvinout. Proto první modernizace proběhly již ve 20. a 30. letech. Byla instalována děla stejná jako u třídy Queen Elizabeth a rovněž bylo posíleno pancéřování plavidel. Jiná výraznější rekonstrukce však neproběhla. Z této řady byla v říjnu 1939 potopena loď Royal Oaks, která byla zasažena torpédou z německé ponorky. Bitevní loď Resolution byla v září 1940 také torpédována a to z francouzské ponorky. Nicméně byla pouze poškozena a v roce 1943 spolu s plavidly Revenge a Royal Sovereign přešly do rezervy. Ani bitevní loď Ramillies se roku 1942 nevyhnula střetu s ponorkou, japonské příslušnosti, která ji vyřadila na celý rok z provozu.¹⁰

Začátkem roku 1916 započala výstavba dvou bitevních křižníků, které nesly názvy Renown a Repulse. Byly zhotoveny během neuvěřitelných dvaceti měsíců. Bitevní křižníky, oproti bitevním lodím, byly rychlejší avšak se stejnými těžkými děly ráže 381 mm. Výstavbu

⁹ PEJČOCH, s. 9.

¹⁰ Tamtéž, s. 10.

bitevních křižníků zastával především lord admirál Fisher. Slabinou bylo slabé horizontální pancéřování. Další paradoxně nevýhodou byl velký dostřel, jelikož s velkým dostřelem se také zvětšoval úhel dopadu vystřelených granátů a to vedlo k tomu, že cíl byl zasažen pouze na méně chráněnou palubu a nebyly poškozeny silné boky lodí. Dominantou se měla stát rychlost. Při zkouškách v roce 1916 a při výtlaku 27 900 tun dosáhl Renown 32,58 uzlu. Obě plavidla prošla řadou modernizací a rekonstrukcí. Repulse prodělal zásadní modernizace již od roku 1918 do roku 1922 a další poté v letech 1933 až 1937. Během těchto úprav se posílilo pancéřování a také výzbroj. Repulse poté dosahoval maximálního výtlaku 38 300 tun a rychlosti 28,5 uzlu. Sesterská loď Renown prodělala stejné úpravy v letech 1923 až 1926 a poté v letech 1936 až 1939. V roce 1941 byly opatřeny radarovým zařízením.

V budování dalších bitevních křižníků hrála roli konkurence ze strany Německa. To roku 1915 položilo kýl nového bitevního křižníku Machensen. Britskou odpovědí byl projekt čtyř mohutných bitevních křižníků, které měly nést jména slavných admirálů Anson, Hood, Howe a Rodney. Kýl první z nich byl položen 31. května 1916, což byl den bitvy u Jutska. V důsledku této bitvy byl projekt přehodnocen a nakonec byla zhotovena pouze jedna loď. Bitevní křižník Hood byl po dlouhých dokončovacích pracích dokončen v květnu roku 1920. Roku 1927 byly dokončeny další dvě bitevní lodě, které podle Washingtonské smlouvy dosahovaly maximálního výtlaku do 35 000 tun. Byla na ně však namontována děla ráže 406 mm, což bylo prosazeno jako výjimka. Tyto bitevní lodě Rodney a Nelson dosahovaly rychlosti kolem 24 uzlů. To v době dostavby bylo úctyhodné, nicméně o několik let později v rychlosti

výrazně za ostatními plavidly zaostávaly. Přesto však sloužily po celou dobu války a vyřazeny z provozu byly až tři roky poté.¹¹

31. prosince 1936 měla skončit doba, do které, podle Washingtonské smlouvy, se nesmějí stavět nové bitevní lodě. Britská admirálita již měla vypracované projekty bitevních lodí, které měly nahradit stávající typ Queen Elizabeth. Lodě nebyly příliš mohutné, nicméně měly to snadno vykompenzovat svými technickými parametry a pancéřováním. Tato řada bitevních lodí nesla název podle jedné z lodí King George V a spolu s ní, byly do srpna roku 1942 vystavěny lodě Prince of Wales, Duke of York, Anson a Howe.¹²

Británie disponovala velkým množstvím letadlových lodí, což se v průběhu války osvědčilo jako velká výhoda. První projekt letadlové lodi vznikl již v roce 1916 přestavbou lehkého křižníku Furious. Ten se stal opravdovou letadlovou lodí až po rekonstrukci z roku 1922, kdy byl schopen nést 40-60 letadel. Podobným stylem pak byly budovány i ostatní typy letadlových lodí. Výtlak letadlových lodí se pohyboval přibližně od 13 000 tun do 32 000 tun. Běžný počet nesených letounů se pohyboval okolo 20 až 30 strojů.¹³

Britské námořnictvo vyrobilo celkem 15 těžkých křižníků, které musely odpovídat normám o omezení výtlaku na 10 000 tun. Z tohoto důvodu bylo často použito slabšího pancéřování. Mimo tento problém byly však britské těžké křižníky velice dobré konstrukce.¹⁴

¹¹ PEJČOCH, s. 12-13.

¹² Tamtéž, s. 14.

¹³ Tamtéž, s. 20.

¹⁴ Tamtéž.

2.2. Námořní síly Německa

Po podepsání mírové smlouvy ve Versailles, muselo Německo přijmout tvrdá omezení, která se týkala i námořního sektoru. Německu bylo dovoleno vlastnit pouze šest predrednoughtů, šest křižníků a dvanáct torpédoborců. Dále směly vlastnit dva až čtyři plavidla od jednotlivých druhů plavidel jako zdroj náhradních dílů. Personálně byla Reichmarine omezena na 15 000 mužů. Celkový stav pozemní armády nesměl překročit 100 000 mužů a nebylo dovoleno vlastnit ani vyrábět bojové letouny ani tanky. Stavba ponorek byla Německu zcela zapovězena. Německé námořní síly byly internovány na britskou základnu Scapa Flow, kde byly na popud vlastní posádky potopeny koncem června roku 1919. Byly zde potopeny všechny moderní bitevní lodě a jiné druhy plavidel.¹⁵

Za znovuvybudováním německého válečného loďstva stál až Adolf Hitler. V roce 1935 byla podepsána smlouva s Velkou Británií, která dovoľovala Německu vybudovat 35% tonáže britských bitevních lodí, letadlových lodí a křižníků. Dále pak směli již budovat ponorkové loďstvo, které smělo dosáhnout 45% tonáže britského ponorkového stavu. Roku 1935 byla Reichsmarine přejmenována na Kriegsmarine a započala výstavba nového válečného loďstva.¹⁶

V květnu 1935 začala stavba dvou bitevních lodí Scharnhorst a Gneisenau. Tato třída nesla název podle první jmenované lodi a byly zhotoveny roku 1939. Tyto bitevní lodě měly díky silnému pancéřování mimořádnou odolnost. Dosahovaly maximálního výtlačku okolo 37 000 tun a byly vybaveny děly ráže 280 mm. Ty měly být nahrazeny děly ráže 380 mm nicméně ani jedna z lodí se této modifikace nedočkala. Gneisenau

¹⁵ PEJČOCH, s. 67.

¹⁶ Tamtéž, s. 68.

byla poškozena a poté ponechána v přístavu v Gdyni a Scharnhorst byla potopena roku 1943.¹⁷ V letech 1940 a 1941 byla zhotovena třída bitevních lodí Bismarck, která se skládala ze dvou plavidel. Lodě Bismarck a Tirpitz patřily jednoznačně k tomu nejzdařilejšímu, co v tuto dobu bylo vyrobeno. Maximální výtlač činil kolem 50 000 tun.¹⁸ Obě nesly děla ráže 380 mm a stejně jako předchozí třída i tato se mohla pyšnit vynikajícím pancéřováním. Přesto však bitevní loď Bismarck po pouhém týdnu služby byla potopena, po střetu s britskou přesilou, v květnu roku 1941. Po statečném boji, se jí ještě podařilo potopit britský bojový křižník Hood. Sesterská loď Tirpitz neprošla žádnou větší akcí. Byla však poškozena britskými miniponorkami a poté degradována do úlohy pouhé přístavní baterie.

Německo vlastnilo jednu letadlovou loď, která nesla název Graf Zeppelin. Se stavbou se započalo v roce 1936 a dokončena byla v roce 1938. Byla schopna nést 42 letounů Bf 109, Fi 167 nebo Ju 870. Maximální rychlost byla 34,5 uzlu a tím se stala jednou z nejrychlejších letadlových lodí v dějinách. Nikdy však nebyla plně nasazena do služby. Od roku 1943 započaly dokončující práce, které trvaly až do konce války.

Německým těžkým křižníkům se přezdívalo kapesní bitevní lodě. Vznikaly totiž v době velkého tonážního omezení jako bitevní lodě, které však měly výtlač pouhých 10 000 tun. Disponovaly rychlostí, která jim umožňovala uniknout před bitevními loděmi a výzbrojí silnější než u ostatních křižníků. První taková loď byla dokončena v roce 1935 a nesla jméno Deutschland. Stejnojmenná třída obsahovala navíc lodě Admiral Scheer a Graf Spee a byly vybaveny děly ráže 280mm. Tyto lodě byly

¹⁷ PEJČOCH, s. 68.

¹⁸ Tamtéž.

vybaveny prvním typem námořního radaru již před válkou. Další těžké křižníky třídy Admiral Hipper byly dokončeny v letech 1939 a 1940. Křižníky Admiral Hipper a Blucher převyšovali maximální povolený výtlač téměř o polovinu a nesly děla ráže 203mm. Tuto třídu doplnil křižník Princ Eugen dokončený v roce 1940. Tato třída křižníků patřila k největším vůbec avšak pancéřováním a výzbrojí se řadila mezi průměrné.¹⁹

2.3. Námořní síly Francie

Stejně jako Velká Británie, tak i francouzský Marine Nationale má dlouhodobou tradici a pověst. Zatímco v první světové válce hrálo francouzské námořnictvo velice zásadní roli, v druhé světové válce zaznamenalo spíše pokořující okamžiky. Společně s Brity se Francouzi účastnili námořních operací při obraně Norska před Německem. Nicméně tato spojenecká operace britsko-francouzského námořního svazu úspěch nepřinesla a tak bylo třeba koncentrovat síly na vlastní obranu. Při konečné fázi bitvy o Francii se francouzské námořnictvo zapojilo do záchranných akcí v Dunkerque, které pro spojence dopadly víceméně velice úspěšně. To však byl takřka poslední částečný zdar pro Marine National. Po francouzské kapitulaci se francouzské válečné loďstvo, z velké části, přesunulo do francouzských oblastí v severní Africe a do spojeneckých přístavů. Přesto však zůstávalo věrné rozkazům kolaborantské vlády ve Vichy. To Britové shledali jako ohromnou hrozbu pro vlastní bezpečnost a po marných snahách přesvědčit francouzské velící

¹⁹ PEJČOCH, s. 69.

důstojníky k připojení ke spojeneckému loďstvu byla naplánována operace Catapult, která měla tuto hrozbu eliminovat.

Důležitou složku francouzského námořnictva tvořily bitevní lodě. Již před první světovou válkou se začala budovat třída bitevních lodí Coubert, která obsahovala lodě Coubert a Paris.²⁰ Se stavbou se započalo v letech 1910 až 1911 a dokončeny byly v letech 1913 až 1914. Tyto plavidla dosahovala maximálního výtlaku okolo 25 000 tun a nesla děla ráže 305 mm. Po francouzské kapitulaci se obě plavidla vydala do britského Plymouthu, kde byla v rámci operace Catapult obsazena a poté předána silám Svobodných Francouzů. Další třídou byla Bretagne, která se budovala v letech 1912 až 1916. Obsahovala tři bitevní plavidla s názvy Bretagne, Provence a Lorraine. Maximální výtlak činil okolo 26 600 tun. Instalována byla děla ráže 340 mm. Osud těchto plavidel nebyl příliš příznivý. Bretagne a Provence se během operace Catapult nacházely přímo v přístavu Mers el-Kebíru. Bitevní loď Bretagne byla zničena a potopena i s posádkou. Provence byla velmi vážně poškozena a byla posádkou navedena na břeh, aby se zabránilo jejímu potopení. Poté byla provizorně opravena a převezena do Toulonu, kde byla vlastní posádkou potopena 27. listopadu 1942. Lorraine se po kapitulaci nacházela v přístavu v Alexandrii, kde byla v nečinnosti až do roku 1943, kdy byla reaktivována.²¹

Moderní bitevní plavidla přišla až s třídou Dunkerque, která se skládala ze dvou plavidel s názvy Dunkerque a Strasbourg. Výstavba probíhala v letech 1932 až 1938. Výtlak činil 35 500 tun a nesla děla ráže 330 mm. Obě bitevní lodě se 3. července 1940 nacházely v přístavu v

²⁰ Třída Coubert obsahovala čtyři bitevní plavidla, avšak pouze Coubert a Paris se zapojily do druhé světové války.

²¹ PEJČOCH, s. 99.

Mers el-Kebíru. Dunkerque byla během operace Catapult poškozena a navedena na břeh. Poté byla opětovně napadena 5. července 1940, kdy byla na dlouhý čas vyřazena z provozu. Byla však opravena a poté převezena do Toulunu, kde byla posádkou potopena 27. listopadu 1942. Strasbourg spolu s několika torpédoborci byla schopna uniknout britskému útoku. Nicméně i tato bitevní loď nakonec byla potopena spolu s ostatními v Toulonu. Velice kvalitní a obávanou byla třída bitevních lodí Richelieu. Ta se skládala z lodí Richelieu a Jean Bart.

2.4. Námořní síly Itálie

Italové viděli jako svého největšího konkurenta Francii. Po první světové válce disponovali pouze patnácti válečnými plavidly, z čehož jich deset bylo považováno za zastaralé. Ve službě zůstaly pouze dvě bitevní lodě typu Cavour, do něhož patřily plavidla Conte di Cavour a Giulio Cesare a dvě bitevní lodě typu Duilio, do něhož patřily lodě Caio Duilio a Andrea Doria. V roce 1922 se v Itálii chopili moci fašisté v čele s Benitem Mussolinim, který okamžitě začal s budováním Regia Marina²². Během roku 1923-1933 proběhla výstavba 18 křižníků, 36 torpédoborců, 49 ponorek.²³ Vzrostly i finance vynaložené na výstavbu loďstva. V letech 1926-1930 dosahovaly finance určené pro výstavbu Regia Marina každoročně 1 miliardu lir. V letech 1930-1934 finance činily 1,25 miliardy lir a v roce 1934 to bylo již 1,3 miliardy lir. V roce 1939 finance vkládané

²² Název italského námořnictva.

²³ BROŽ, s. 19.

do námořnictva byly větší než 2 miliardy lir.²⁴ V následujících čtyřech letech mělo loďstvo dostat 4 bitevní lodě, 12 lehkých křižníků, 20 torpédoborců a 39 ponorek o celkovém výtlaku 300 000 tun. Tím vzrostl i personální počet námořnictva. Zatímco v roce 1935 bylo ve službách italského námořnictva 2 964 důstojníků a admirálů a 5000 poddůstojníků a členů mužstva, v červnu roku 1940 disponovalo námořnictvo již 138 000 muži a v lednu roku 1942 dokonce 208 284 muži.²⁵ V letech 1933-1937 proběhla rekonstrukce a modernizace 2 bitevních lodí Conte di Cavour a Giulio Cesare čímž mimo jiné vzrostla rychlost, byla prodloužena příď o deset metrů a také bylo nahrazeno 13 děl ráže 305 mm 10 děly ráže 320 mm s dostřelem 29 400 m.²⁶ V letech 1937-1940 proběhla rekonstrukce dalších dvou bitevních lodí Caio Duilio a Andrea Doria. V roce 1934 byly v Janově zahájeny práce na bitevní lodi Littorio a v Terstu na bitevní lodi Vittorio Veneto. Práce na dalších dvou bitevních lodí proběhla v roce 1938 a plavidla nesla název Roma a Impero, která však nebyla nikdy dostavěna.

Mussolini zásadně odmítal stavbu letadlových lodí. O stavbě letadlových lodí se začalo uvažovat až v letech 1940-1941, jelikož se v akcích prokázala výhoda neustálé letecké podpory. Pro přestavbu letadlové lodi bylo určeno sedm zaoceánských parníků, avšak žádná z letadlových lodí nikdy nebyla zařazena do služby. Kýly prvních dvou těžkých křižníků Trieste a Trenta byly položeny v letech 1925-1927, dokončeny byly v letech 1928-1929, dalších pět těžkých křižníků (Bolzano, Gorizia, Pola, Fiume, Zara) v letech 1929-1931. Od roku 1928 začala stavba i prvních lehkých křižníků, po kterých následovaly další. Na přelomu dvacátých a třicátých let byla zahájena stavba rychlých

²⁴ Tamtéž, s. 19-20.

²⁵ Tamtéž.

²⁶ Tamtéž.

torpédoborců typu Da Mosto a po nich torpédoborců typu Dardo, z nichž vycházela konstrukce dalších lodí této kategorie. V polovině třicátých let byla ve větším zahájena stavba torpédovek, které výtlakem, výzbrojí i posádkou spadaly do menších plavidel schopných však plnit úkoly větších torpédoborců. Výhodou byly mnohem nižší náklady na výstavbu. V letech 1936-1938 bylo na vodu spuštěno 32 torpédovek typu Climene a čtyři větší typu Pegaso.²⁷

Při omezení finančních možností, kdy Italové nemohli držet krok s Velkou Británií či Francií ve stavbě velkých hladinových lodí, se snažili nepříznivý počet kompenzovat stavbou mohutného ponorkového loďstva. Ponorky byly méně nákladné a nebylo zapotřebí tolik času k jejich dokončení. Vyráběny byly jak ponorky oceánské o výtlaku 800 až 1400 tun tak ponorky střední velikosti o výtlaku 600 až 700 tun a dokonce i mnoho menších ponorek určené k pobřežním vodám.²⁸

Italové mnohem více dbali na estetiku, rychlost a údernost děl, avšak příliš nedbali na pancéřování ani na celkovou životnost plavidel. Větší rychlost umožňovala velitelům zvolit si čas a místo střetnutí nebo se střetnutí zcela vyhnout. Italské těžké křižníky měly světovou úroveň oproti torpédoborcům třídy Navigattori, které měly špatnou stabilitu. Ne příliš zdařile byly také ponorky pro svou hlučnost a dlouhou dobu nutnou k ponoru. Nedostatečné bylo i moderní vybavení loďstva. První nedokonalý radar byl pořízen na loď Littorio až v září 1941 a na loď Vittorio Veneto až v roce 1943. Italský průmysl nebyl ani schopen zásobovat svá plavidla spolehlivou municí pro těžká děla.

²⁷ BROŽ, s. 21.

²⁸ Tamtéž.

Vedle válečného loďstva se v Itálii budovalo i vojenské letectvo, v němž Italové viděli velkou zbraň, která bude rozhodující pro vojenské operace. Přestože Italové neměli žádné letadlové lodě, byli přesvědčeni, že ve středoziemním moři není bod, který by nebylo letectvo schopno dosáhnout. Na počátku roku 1935 vlastnilo italské letectvo 2 100 letadel. V září v roce 1939 již 2 802 letadel z čehož 2 479 bylo situováno v metropoli a severní Africe a 323 ve východní Africe. 10. června roku 1940 byl počet italských letadel uváděn číslem 3 296.²⁹

3. Spojenectví Britů a Francouzů

Pokud se zaměříme na mezinárodní vztahy obou těchto států a nahlédneme trochu více do historie, zjistíme, že existuje řada důvodů a událostí, které nepochybně ovlivňovaly vřelé vztahy těchto dvou mocností. Spojenectví a nepřátelství vždy dělila pouze tenká hranice, avšak mnohem více můžeme hovořit o velké nevraživosti, která pramenila již od doby stoleté války. Později se jejich mocenské zájmy střetly v orientálních koloniích a v zámořských oblastech. Během napoleonských válek stála Británie rovněž proti Francii. Nicméně od tohoto konfliktu spolu Britové a Francouzi nezkřížili zbraně a v mezinárodní politice zastávali povětšinou stejné postoje. Největší neshodou, která na okamžik postavila dávné rivaly opět proti sobě, byla Fašodská krize, která se odehrála v roce 1898.³⁰ Důvodem této krize byl opět rozkol koloniálních zájmů obou mocností a to tentokrát v oblasti Afriky. Tento střet zájmů nakonec vyzněl ve prospěch Velké Británie a Francouzi se museli z této

²⁹ BROŽ, s. 24.

³⁰ KERSAUDY, Francois, De Gaulle a Churchill, Praha 2003., s. 33.

oblasti, v témže roce, stáhnout a uznat tak vliv Británie v tomto území. Vše bylo urovnáno diplomaticky a k žádnému otevřenému boji nedošlo. Přesto to však bylo Francouzi bráno jako ponížení a potupa, kterou Británii zazlívali.³¹ Přesto to však nemělo vliv na uzavření vzájemné Srdečné dohody, která byla uzavřena roku 1904. Tato dohoda se týkala mimoevropských oblastí a vyřešila tak francouzko-britské rozpory, které se týkaly rozdělení vlivu v afrických koloniích.

Na tuto přátelskou dohodu navázala další, která zavazovala ke spojení Francii, Velkou Británií a Rusko, a která se označuje jako Trojdohoda. Byla uzavřena v roce 1907 a byla hlavním pilířem spojení v první světové válce, která byla vedena proti státům Trojspolku.³² Po první světové válce stanuli státy Dohody na straně vítězů. Zášť proti Německu ze strany Francie a přísné kapitulací podmínky, které byly prosazeny, připravily živnou půdu pro další evropské konflikty. Přispěla k tomu také ekonomická krize, kterou odstartoval krach na newyorské burze v roce 1929. Z přísných kapitulací podmínek a z nepříznivé ekonomické situace profitovala nacistická propaganda v čele s Adolfem Hitlerem. V únoru 1939 se již generální štáby Francie a Británie scházely pro projednávání opatření pro případ vyhlášení války. Ze strany britské admirality a ze strany francouzského ministerstva válečného námořnictva bylo dohodnuto, že v oblasti Středozemního moře, bude rozdělena zodpovědnost na východní a západní část, s tím, že Francie převezme odpovědnost za západní část a Británie za část východní. Linie těchto částí měla vést od Messinského průplavu, kolem základny na Maltě až k pobřeží Tripolisu. Situace v Evropě nakonec dospěla k zahájení druhé světové války, kterou Hitler započal 1. září 1939 napadením Polska. 3. září

³¹ KERSAUDY s. 33.

³² Trojspolek – společenství Německa, Rakouska-Uherska a Itálie.

1939 vyhlásila Francie a Velká Británie Německu válku.³³ Poté, co byl polský vzdor definitivně zlomen 6. Října roku 1939, obrátil Hitler svou pozornost směrem na západ.

3.1 Bitva o Francii

Krátce po vyhlášení války vrchní francouzské velení zůstalo takřka nečinné a chystalo se na defenzivní styl boje. Morálka francouzských vojáků i velitelů byla velice nízká. Ve Francii byl již i britský expediční sbor, který byl rozmístěn na belgické hranici. Zatímco německé vojsko bylo zaneprázdněno v Polsku, započali Francouzi 6. září opatrnou ofenzivu, která však pronikla jen 8 kilometrů za německé hranice, a která však hned 12. září skončila. Poté se opět stáhli na své pozice, kde vyčkávali útoku Němců. Tento zastaralý způsob vedení války neměl naději na úspěch. To zdůrazňoval především plukovník de Gaulle, který navrhoval seskupení všech tanků do několika samostatných divizí, které by byly schopny odrazit německé útoky, které, jak předpokládal, budou vedeny obrněnými divizemi podporovanými ze vzduchu. Nicméně jeho naléhání nikdo kromě Churchilla nebral vážně a nepodařilo se prosadit změnu ve strategii obrany státu.³⁴ 21. Března 1940 padla Daladierova vláda a na jeho místo byl zvolen Paul Reynaud. Ani to však nepřineslo žádnou změnu. Francouzská víra v nepřekonatelnost Maginotovi linie byla sdílena i Churchillem. Ta však nebyla vybudována podél hranic s Belgií, čehož se Němci chystali využít. Přestože obě strany byly schopny nasadit stejně početné armády, a přestože spojenci disponovali převahou tanků,

³³ BROŽ, s. 14.

³⁴ KERSAUDY, s. 39.

rozhodujícím faktorem měla být vzdušná převaha, která byla jasně na straně Luftwaffe. Pro postup německých vojsk namířený ke státům Beneluxu a Francie byl zhotoven plán s názvem Fall Gelb. V Británii podal Chamberlain demisi a 10. května 1940 byl králem jmenován Winston Churchill do čela vlády.³⁵ Téhož dne Němci započali svůj plán Fall Gelb a vtrhli do Nizozemí a Belgie. 12. května 1940 čelily spojenecké divize německé přesile v obraném postavení podél řek Dyle a Másy a již 14. května postupovaly německé pancéřové divize přes Ardeny a přes pozice na řece Másy. Za podpory střemhlavých bombardérů Stuka, pronikly až na francouzské pozice u Sedanu a Dinantu. Německý plán rozdělit spojenecké armády vedví se dokonale dařil a francouzské vojsko u Sedanu začalo nespořádaně ustupovat.

15. května Holanďané na severu kapitulují a tentýž den Paul Reynaud naléhavě žádá Churchilla o letecké posily.³⁶ Francie v tuto chvíli nebyla schopna čelit náporu německých tanků a i jakákoliv protiofenziva se zdála nemožná. Armáda byla materiálně i morálně velice oslabena. Na počátku války disponovalo francouzské letectvo 650 stíhačkami, 16. května už jen pouhými 150.³⁷ I Britové přišli při leteckých akcích o mnoho zkušených letců. Přesto však bylo do Francie posláno dalších deset letek pro povzbuzení francouzských snah o protiofenzivu a pro získání vzdušné nadvlády. De Gaule byl pověřen se svou 4. obrněnou divizí zadržováním nepřítele v oblasti Laonu. Ve dnech od 17. do 19. května dosáhl ve své ofenzivě dokonce několika úspěchů. Nicméně byl nucen se stáhnout kvůli nepříznivým událostem na Sommě, kde operovali německé pancéřové divize.

³⁵ CHURCHILL, Winston, *Druhá světová válka – díl II.*, Praha 1993.

³⁶ KERSAUDY, s. 42.

³⁷ Tamtéž, s. 44.

Na severu se ocitla francouzská, anglická a belgická vojska téměř v izolaci a 21. května 1940 bylo již pomýšleno na ústup k přístavu Dunkerque. 25. května Němci obsadili Bolognu. Francouzi shromáždili dvacet obrněných divizí a za účasti i 4. obrněné divize, nyní již generála de Gaulla, byl zahájen protiútok na německé pěší prapory. I tentokrát byl de Gaulle úspěšný, avšak ani tentokrát nebylo vítězství využito, neboť k podpoření protiútoků chyběly posily a vzdušná podpora.

Do 27. května vedl neustálý německý postup k sevření britských a francouzských jednotek u Dunkerque. 28. května kapitulovala belgická armáda. Velení britské armády dostalo od válečného kabinetu rozkaz, probojovat si cestu k pobřeží a evakuovat co nejvíce mužů. 31. května se britským divizím a polovině I. francouzské armády podařilo dosáhnout přístavu, kde mohla začít námořní evakuace vojsk, která do té doby neměla obdoby. Pro tuto hromadnou evakuaci byla vytvořena operace Dynamo, která začala již 27. května. Přestože německé nálety téměř neustávaly, podařilo se britským vojenským i civilním plavidlům do 4. června evakuovat z Dunkerque takřka 340 000 spojeneckých vojáků.³⁸ Evakuován byl téměř celý expediční sbor a rovněž 110 000 příslušníků francouzské armády. Británie však přišla o značnou část vojenského vybavení a výzbroje. Dále ve Francii zanechala značně oslabené dvě divize.

Británie se po operacích ve Francii stala velice zranitelnou. Na vlastní obranu měla k dispozici pouze 500 děl, 450 tanků, 29 stíhacích letek a tři pěší divize. Další čtrnáct divizí, které měly k dispozici pouze pušky a pár kulometů, prodělávalo teprve výcvik.³⁹ Churchill, po tom čeho byl

³⁸ KERSAUDY, s. 51.

³⁹ Tamtéž.

svědkem v případě Francie, byl odhodlaný udělat z Anglie ostrovní pevnost a z každého občana bojovníka. Oproti francouzskému přístupu k válce, která spočívala v defenzivě a v nízké morálce předem poraženého státu, chtěl Churchill svými projevy vzbudit odhodlanost a hrdost svého národa. To se mu také nepochybně dařilo. I přes evakuaci britské armády z Francie slíbil, že jakmile to situace dovolí, bude vyslán nový expediční sbor na podporu spojenců. Nicméně Churchill v tuto chvíli již pochyboval o osudu svých spojenců a také pochyboval o schopnostech francouzských velitelů.

De Gaule byl názoru, že je-li tato válka ztracena, pořád lze zvítězit v té další. Navrhoval přemístit vojenské prostředky do zámoří a to především do oblasti Severní Afriky odkud by se řídily vojenské operace na evropském kontinentě.⁴⁰ 9. června byl s tímto návrhem vyslán do Londýna za Churchillem, který byl nadšený zápallem a ochotou bojovat, nicméně názor, že je Francie již ztracena nezměnil. Zavázal se však stále podporovat Francii jak jen bude v jeho silách.

10. června se zapojila do války po boku Německa i Mussoliniho Itálie. 14. června vstoupil triumfující Wehrmacht do Paříže, která byla ještě předtím prohlášena otevřeným městem. V téže době byla prolomena Maginotova linie. Za těchto kritických okolností byl francouzským předsedou vlády jmenován Philippe Pétain. Ten zahájil okamžitě vyjednávání o příměří, které bylo uzavřeno 22. června v Compiègne.⁴¹

⁴⁰ Tamtéž, s. 53.

⁴¹ KERSAUDY, s. 92.

4. Operace Catapult

Po skončení bitvy o Francii zůstala Velká Británie v boji proti nacistickému Německu a Itálii osamocena. Ještě před samotnou kapitulací Francie proběhla pro Brity více než úspěšná evakuační operace v přístavu Dunkerque, která nepochybně byla důležitým faktorem v rozhodnutí setrvat ve válečném konfliktu. Hitler přitom sám prohlašoval, že Británie dostane mír kdykoliv si o něj požádá. Odhodlání a závazek Winstona Churchilla vytrvat v boji proti Německu a Itálii zcela podporoval i Charles de Gaulle, který z Francie uprchl do Londýna. Ten byl přesvědčen, že pokud Francie padne, bude zapotřebí v boji vytrvat a to třeba i ze zámořských základen v severní Africe. Jeho přesvědčení bylo opřeno především o silné a konfliktem víceméně nedotčené francouzské loďstvo, které bylo plně bojeschopné. Oproti tomu wehrmacht způsobil citelné ztráty francouzskému válečnému letectvu i pozemním jednotkám. Stejně tak i Britové ztratili mnoho zkušených pilotů, kteří byli nasazeni ve Francii. Británie vsadila na záchranu svého spojence až příliš mnoho. Po průběhu celé bitvy o Francii byl W. Churchill zdrcen a velice zklamáný. Nicméně jak Británii, tak i poražené Francii zůstala jedna velice znatelná výhoda, před kterou se měla i německá armáda na pozoru a tou bylo právě námořnictvo.

Proto si Hitler při promýšlení mírové smlouvy s Francii musel počínat velice opatrně. Bylo naprosto nežádoucí, aby vlastenečtí Francouzi a političtí představitelé uprchli ze země spolu se zbytkem letectva, loďstva a armády a aby se rozhodli pokračovat v boji po boku Británie.⁴² Důležitým krokem vojensko-polické strategie bylo neobsazení celého francouzského území a vytvoření takzvaného loutkového kolaborantského

⁴² HUBÁČEK, Miloš, *Boj o Středomoří - Prvních devět měsíců*, Praha 2003, s. 53.

státu. Tím byl pro Pétainovu vládu vytvořen pocit určité suverenity.⁴³ I přesto, že byla Francie poražena, byl si Hitler vědom, že je nutné, aby Francouzi mírovou smlouvu přijali. Prozatím nebylo v jeho silách si její podmínky vynucovat silou. Proto bylo rozhodnuto, že se v mírových podmínkách nebude uplatňován žádný nárok na zámořská území Francie a především že se nebude uplatňovat žádný nárok na francouzské loďstvo. Bylo velice pravděpodobné, že v případě požadování francouzských válečných plavidel by Pétainova vláda odmítla a admirál Darlan by vydal rozkaz, aby se loďstvo přidalo k britské straně.⁴⁴ V kapitulčních podmínkách bylo pouze požadováno, aby se francouzské lodě dopravily do francouzských přístavů, kde měly být pod německým a italským dohledem demobilizovány. Součástí také bylo prohlášení od Německa i od Itálie, že nehodlají využívat francouzské válečné loďstvo k jiným účelům než k obraně pobřeží a k hledání min. Avšak ani s tímto požadavkem nebyl Pétain ani Darlan spokojen a nehodlali své lodě, které byly v bezpečí severoafrických přístavů, vystavovat hrozbě, že by Hitler svůj slib porušil, což by vzhledem k předchozím událostem nebylo nikterak překvapivé. Nicméně i v tomto případě bylo Francouzům vyhověno a 22. června jim bylo dovoleno ponechat své lodě na místě, kde se právě nachází.⁴⁵ Muselo však dojít k jejich odzbrojení. Tato diplomatická opatrnost jen poukazovala na to, že přesto že se Francouzi vzdali, stále mohli být pro Německo nebezpečným protivníkem a velmi klíčovým spojencem pro Brity. V případě, že by se silné francouzské loďstvo dostalo do rukou Němcům a Italům, zásadním způsobem by to ovlivnilo a zvrátilo poměr námořních sil. To by bylo životu nebezpečné pro Brity, pro které by bylo

⁴³ Tamtéž.

⁴⁴ Tamtéž.

⁴⁵ Tamtéž.

zřejmě vyloučené udržet klíčový středomořský prostor. V případě zapojení nevyzpytatelného Japonska do války by to znamenalo hrozbu i pro USA.

To, co v případě spojení s Francií bylo velkou a cennou výhodou, se nyní mohlo obrátit proti Velké Británii. Britská vláda si byla vědoma kvalit francouzského námořnictva. Mohla se o nich přesvědčit při společných operacích prováděných v Norsku. Řada důstojníků i velitelů plavidel obou zemí, spolu udržovali srdečný a přátelský vztah. Chovali k sobě velkou úctu a respekt. Avšak stále byli vázáni rozkazy své vlády, která, v případě Francie, nyní byla pod určitou kontrolou nacistického Německa. Právě to byl hlavní důvod znepokojení britské admirality, jelikož nebyli ochotni důvěřovat slibům nepřátel o nepoužití tak silného loďstva. Bylo jisté, že by se o to dříve nebo později Hitler pokusil a tím by osud Británie byl ohrožen. Již tím, že se mu dostaly do rukou velice kvalitní a výhodné přístavní pevnosti v oblasti Lamanšského průlivu a v oblasti Biskajského zálivu, získal značnou výhodu pro operace proti britským zásobovacím komunikacím.⁴⁶ Tím měl Velkou Británii takřka na dohled. Dalším problémem bylo ohrožení britské základny na Maltě. Dle původní dohody, kterou mezi sebou uzavřela Velká Británie a Francie, měla právě Francie svými válečnými plavidly střežit západní část středomořského prostoru a znemožňovat tak Italům jejich námořní aktivity.⁴⁷ Touto způsobenou absencí nyní reálně hrozilo, že se Italové pokusí dobýt britskou klíčovou základnu na Maltě, která jim byla trnem v oku již od počátku války. Dále pak hrozilo, že by italská vojska pronikla z Libye do Egypta. Tím by byla ohrožena Alexandrie a velmi pravděpodobně by mohlo dojít i k obsazení Suezského průplavu, což by zcela určitě vedlo ke ztrátě kontroly nad východním prostorem středomoří

⁴⁶ HUBÁČEK, s. 54.

⁴⁷ Tamtéž.

a s velkou pravděpodobností i nad celým středomořským prostorem. Britové by tak mohli ztratit i svou převahu na moři, což by Německu s Itálií výrazně napomohlo v uskutečňování jejich dobytých cílů.⁴⁸ Tyto, pro Brity, neblahé vyhlídky děsily britský válečný kabinet a nutnost a naléhavost s jakou se snažil riziko těchto prognóz zažehnat, byla na pomezí zbrklosti až panické hrůzy. To se také nepochybně odrazilo na průběhu samotné operace.

Obava o osud francouzského námořnictva sužovala britskou admiraltu již od konce bitvy o Francii. Neuklidnil je ani fakt, že se francouzská válečná plavidla, dle rozkazu vydaným vrchním velitelem loďstva admirálem Darlanem, uchýlila z domovských přístavů do bezpečné vzdálenosti od nepřátel a to právě když se hrozba, dobytí přístavů v Lamanšském průlivu a v Biskajském zálivu stávala skutečností. Například dvě bitevní lodě staršího typu Coubert a Paris se 17. června uchýlily do britského přístavu v Portsmouthu a Plymouthu. Spolu s nimi taktéž i osm torpédoborců, tři ponorky, a několik dalších menších válečných plavidel.⁴⁹ O den později odplula zcela nová bitevní loď Richelieu z Brestu do Dakaru a její, ještě nedokončená, sesterská bitevní loď se z přístavu v St. Nazaire uchýlila do Casablanky. Eskadra viceadmirála R. E. Godfroye se již nacházela v Alexandrii. Dále pak v Oranu kotvilo sedm torpédoborců a čtyři ponorky. Další několik jich kotvilo v přístavu v Bizertě. Nicméně nejvýznamnější základna francouzského námořnictva byla Mers el-Kebír, která se nacházela nedaleko Oranu. Zde kotvila 3. eskadra, které velel Viceadmirál Marcel Bruno Gensoul.⁵⁰ Ten měl již v minulosti tu čest spolupracovat s britským

⁴⁸ HUBÁČEK s. 54.

⁴⁹ Tamtéž, s. 55.

⁵⁰ Tamtéž.

námořnictvem. Dokonce mu Britové natolik důvěřovali, že ho pověřili velením společného britsko-francouzského svazu válečných plavidel během operací v Norsku. Byl to hrdý vlastenecký Francouz, který navíc byl zcela loajální vůči své vládě a vůči admirálovi Darlanovi. I tento aspekt byl v jistém ohledu rozhodující překážkou v jednání s Brity.

Když se bitva o Francii chýlila ke svému tragickému konci, proběhlo jednání mezi Brity a Francouzy. Jednání proběhlo 18. června ve městě Bordeaux a zúčastnil se ho britský tajemník pro kolonie lord Lloyd, první lord admirality sir A. V. Alexander a první námořní lord admirál Dudley Pound. Jednání bylo vedeno s vrchním velitelem francouzského válečného loďstva a ministrem námořnictva admirálem Darlanem.⁵¹ Hlavním cílem jednání bylo, získat informace o tom jak se francouzské námořnictvo zachová v případě, že by hrozilo obsazení válečných lodí Němci. Admirál Darlan ujišťoval spojence, že k tomu v žádném případě nedojde a ukázal přítomným dokonce i telegram, který nechal všem velitelům odeslat. Stálo v něm: „*Každé plavidlo, kterému hrozí pád do cizích rukou, musí odplout do severní Afriky nebo být potopeno.*“⁵²

Brity toto jednání příliš neuklidnilo. 23. června byly navíc přerušeny oficiální styky britské vlády s vládou maršála Pétaina, jelikož britský velvyslanec v Bordeaux opustil svůj úřad spolu se všemi svými spolupracovníky. Tento velice unáhlený krok vedl k tomu, že britská vláda ztratila přehled o situaci ve Francii a v době, kdy potřebovala znát podrobnosti o mírové smlouvě a záměry maršála Pétaina, dostávalo se jí nepřesných informací nebo přicházely až příliš pozdě.⁵³ Proto byl ve stejný den pověřen admirál sir Dudley North, aby zjistil, jaké jsou záměry

⁵¹ HUBÁČEK, s. 54.

⁵² Tamtéž, s. 55.

⁵³ Tamtéž.

francouzské vlády s válečnými plavidly umístěnými mimo domovské přístavy. Setkat se měl především s francouzským viceadmirálem Gensoulem na základně v Mers el-Kebíru poblíž Oranu. Úkolem také bylo taktně naznačit francouzskému viceadmirálovi, že pokud se nepřidají na stranu Britů nebo pokud neodcestují spolu s nimi do britských přístavů, bude muset trvat na potopení francouzských plavidel. Na tuto část, s ohledem na průběh rozhovoru nedošlo. I zde byl admirál sir North ujištěn, že se francouzské loďstvo zcela podřídí rozkazům své vlády, které v tento moment nařizují nedovolit Němcům či Italům zmocnit se jakéhokoliv plavidla. Gensoul navíc tvrdil, že on sám je rozhodnut tento rozkaz splnit za každou cenu. Toto jednání přesvědčilo Northa jen o tom, že viceadmirál Gensoul nebude ochoten se přidat k britské straně.⁵⁴

Od 24. června zasedal v Londýně válečný kabinet, který celou situaci kolem francouzských válečných plavidel řešil. Přesto, že důvěřovali prohlášení a slibu, který obdrželi od admirála Darlana, byli si také vědomi, že nyní by mohl být přinucen své rozhodnutí změnit a to pod nátlakem Německa či Itálie. V takovém případě byl slib, byť míněný upřímně, jako nedostačující záruka. Během tohoto zasedání obdržel Winston Churchill depeši od admirála Northa, který rovněž uvedl, že je přesvědčen, že viceadmirál Gensoul se v boji po boku Británie nepřipojí bez rozkazu své vlády. Viceadmirál byl rozhodnut uposlechnout rozkazy vydané Darlanem, který byl rozhodnut uposlechnout příkazy vydané Pétainem a ten víceméně byl nucen uposlechnout Němce. 27. června se kabinet jednoznačně rozhodl, že není jiného východiska než provést operaci Catapult a to v co nejkratším termínu.

⁵⁴ HUBÁČEK s. 55.

Cílem operace bylo zabránění francouzským válečným lodím v návratu do domovských přístavů.⁵⁵

5. Britsko-francouzské boje

Po ztrátě podpory Francie ve Středozemním moři se značně zkomplikovala situace a obranyschopnost britské Royal Navy. Neustálé nálety na britskou základnu na Maltě ze strany italské Regia Aeronautica způsobily na určitý čas částečné zneškodnění a Mussolini již plánoval obsazení tohoto velice důležitého ostrova. Vzdušná obrana Malty byla zcela nedostačující a tak nic nebránilo italským bombardérům ve shazování pum na základnu a přístavní zařízení. Výškovému bombardování neunikly ani britské námořní konvoje, plující do Alexandrie. Výškové bombardování Italů se stávalo stále přesnějším a tím pádem i nebezpečnějším a způsobovalo těžké škody. Aktivitou hýřilo i italské námořnictvo, které svou rychlostí a údernou silou britské námořní síly spíše převyšovalo. Důležité také bylo udržení obranyschopnosti Egypta před italskými pozemními jednotkami. Britské námořnictvo trpělo častým nedostatkem těžké munice, nicméně tento problém měl i jejich italský námořní protějšek s tím rozdílem, že italské námořnictvo výrazně postrádalo i pohonné hmoty. Britové nutně potřebovali, aby se do situace vložil francouzský prvek v podobě hnutí Svobodných Francouzů, které mělo získat na svou stranu francouzské kolonie v africké oblasti. Již v srpnu roku 1940 zaznamenali úspěch v rovníkové Africe, když s minimálním nasazením získali na svou stranu Čad, Kamerun a Kongo. Nicméně pro spojence i pro samotné Svobodné Francouze bylo mnohem

⁵⁵ Tamtéž, s. 57.

důležitější získání Západní Afriky a především získání Dakarského přístavu. Winston Churchill se domníval, že kdyby se Dakar dostal do rukou Německu, vybudovali by zde ponorkovou základnu, kterou by byli schopni prakticky odříznout britské loďstvo od Středního Východu, Indie a Austrálie. Také kolonie na západě Afriky by tím byly vystaveny přímému ohrožení.

5.1. Bitva o Dakar

Plán pro tuto operaci plánoval generál Charles de Gaulle již od konce července a měla nést název Scipio. Důležitou námořní základnu měl v plánu obsadit pokojně a pokud možno bez přímého útoku. Bylo plánované vylodění ve vzdálenější oblasti od přístavu a postupný postup armády k základně. Od Britů bylo zapotřebí pouze námořní podpory. Nicméně bylo poukazováno, že by tato operace zaměstnala příliš velké množství námořních jednotek na příliš dlouhý čas.

Winston Churchill byl návrhem operace nadšen, avšak rozhodl se plán operace upravit po svém. Operace Menace, jak byla nově přejmenována, počítala s ohromnou demonstrací síly, kterou mělo demonstrovat velké množství válečných plavidel, spolu s diplomacií a manipulací. V tom měl figurovat generál de Gaulle, který se měl vylodit a vyjednávat s francouzským guvernérem v Dakaru. Měla to být rychlá a rozhodná akce, která by loďstvo Royal Navy nezaměstnávala na příliš dlouho. Mělo být využito i krátké absence italského letectva, které bylo více zaměstnáno podporou Německa při operacích nad Anglií. Bylo jisté, že Británie musí záležitost Dakaru řešit, jelikož tam navíc kotvila poškozená bitevní loď Richelieu. Svobodní Francouzi se jednak obávali,

že pokud budou nečinní, Britové si později získají přístav pro své účely bez nich. Navíc by tak získali důležitou pozici v afrických koloniích, odkud by mohli být více nápomocni britským spojencům. Na operaci bylo třeba ozbrojených sil de Gaulla a to včetně všech francouzských lodí, britského námořnictva v co největší síle, vhodně vybavené polské brigády a odpovídající vzdušné zabezpečení. Po případném dobytí se Svobodní Francouzi měli o území starat za drobné zásobovací pomoci ze strany Britů. Ti by se pouze zmocnili lodě Richelieu, kterou by dali opravit. Hlavními veliteli expedice se vedle de Gaulla a Sparse stal viceadmirál Cunningham a generálmajor Irwin. Zpracování operace započalo 10. srpna a od samého počátku byly britské plánovací složky proti, jelikož nevěřily v úspěch operace. Nicméně Churchill na provedení operace trval a měl v ní i v generála de Gaulla plnou důvěru.⁵⁶

V průběhu plánování však vážla komunikace mezi plánovacími složkami a veliteli operace. Navíc i armádních složek, které se do akce měly zapojit, výrazně ubylo. Polská Brigáda zmizela bez důvodu již na počátku plánování. Británie byla schopna poskytnout dvě obrněné lodě, čtyři křižníky, jednu letadlovou loď, tři transportní lodě s dvěma prapory námořní pěchoty na palubě a několik torpédoborců. Generál de Gaulle pro operaci shromáždil dva vyzbrojené traulery, tři spojovací lodě a dva holandské parníky, které na palubě přepravovaly dva tisíce mužů. Komplikace nastaly i v určení data provedení akce. Očekávalo se, že plavidla dosáhnou Dakaru za 16 dní, nicméně se opomnělo vzít v potaz, že se rychlost plně naložených plavidel výrazně sníží. To způsobilo desetidenní zpoždění. Expedice vyplula 31. srpna z přístavu v Liverpoolu a datum operace byl stanoven na 19. září. Po dosažení přístavu ve

⁵⁶ KERSAUDY, s. 107.

Freetownu však bylo zjištěno, že před dvanácti dny vyplulo z Toulunu šest francouzských křižníků, které pluly zřejmě do Kamerunu s cílem navrátit ho zpět do područí Vichy. Kvůli nečinnosti gibraltarské námořní základny se této skupině plavidel podařilo doplout do Dakaru. Po vyplutí směrem na jih narazila skupina sedmi plavidel na flotilu viceadmirála Cunninghama. Francouzská plavidla odplula nicméně pět z nich pouze do Dakaru, aby posílila tamní obranu. Tato skutečnost spolu s faktem, že politický postoj dakarského guvernéra Boissona byl loajální vůči vládě ve Vichy, nepředpovídal pro operaci zrovna hladký průběh. Navíc britské plánovací složky silně podcenily přípravu operace a tak nebylo spojencům známo, jaké přístavní obraně budou muset čelit. V tuto chvíli bylo nutné operaci zrušit. Generál de Gaulle si však byl zcela jist, že své krajany dokáže přesvědčit, aby se připojili ke Svobodným Francouzům.⁵⁷

23. září 1940 v ranních hodinách stál spojený Anglofrancouzský svaz před Dakarem, který byl zcela pokryt mlhou. I přes tuto komplikaci operace pokračovala. Z letadlové lodi Ark Royal vzlétlo letadlo, které mělo převézt dva emisary na letiště poblíž Dakaru. Další letadla podle plánu shazovala přátelské letáky. Generál de Gaulle podle plánu byl na cestě k pobřeží, když náhle započala palba z přístavních baterií a i z bitevní lodě Richelieu. Důstojníci, kteří přistáli na dakarském letišti, byli zatčeni a to samé by hrozilo i de Gaullovi. Britské lodě palbu ihned opětovaly. Během dlouhé kanonády byl poškozen britský křižník Cumberland. V odpoledních hodinách proběhl pokus, ze strany spojenců, provést vyloďení poblíž Dakaru. I však zde narazili na urputný odpor. Nastaly dva dny kanonády, během které byl vážně poškozen křižník Resolution. Dalším problémem bylo špatné spojení mezi britskými a

⁵⁷ KERSAUDY, s. 114.

francouzskými plavidly, což značně komplikovalo koordinaci útoků. Nic nenavědčovalo brzké dakarské kapitulaci. 25. září ve večerních hodinách se generál Charles de Gaulle rozhodl operaci ukončit. Spojená eskadra pak zamířila do přístavu ve Freetownu.⁵⁸

Důsledky tohoto nezdaru byly hlavně pro de Gaulla zdrcující. Stejně jako v případě vyjednávání před útokem v Mers el-Kebíru, ani zde snaha o smírné řešení nebyla úspěšná. Mnoho Francouzů tato událost odradila k tomu, aby se přidali na stranu Svobodné Francie. Britové se také domnívali, že ze strany Svobodných Francouzů mohlo dojít k úniku informací a tak je na dlouhý čas vyloučili z plánování dalších operací. Stejného názoru byl i americký prezident Roosevelt. Špatný dojem nenapravila ani úspěšná listopadová operace Svobodných Francouzů podporovaných Brity, při které byl získán celý Gabon.⁵⁹

6. Události v Toulunu

K těmto událostem došlo dne 27. listopadu 1942 ve francouzském přístavu Toulon. Francouzská admirálita vydala rozkaz k potopení všech válečných plavidel. Tento rozkaz byl vydán v důsledku snah Německa a Itálie o násilné získání francouzského loďstva. Tato německá operace nesla název Anton a spočívala v okupaci, dosud neobsazené části Francie. Součástí planu, bylo i násilné získání námořních plavidel v Toulonu.

Důvodem spuštění této akce byl nepříznivého průběh bojů v severní Africe. Celkem bylo Francouzi zničeno kolem sedmdesáti plavidel. Němci společně s Italy se pokusily lodě opravit, avšak poškození byla příliš

⁵⁸ Tamtéž.

⁵⁹ KERSAUDY, s. 115.

rozsáhlá. Tím byla vláda ve Vichy definitivně zbavena možnosti zapojovat se do námořních akcí namířených proti Britům a ostatním spojencům.⁶⁰

⁶⁰ ANTIER, Jean Jacques, *Toulon 1942: Flotila se potápí*, Plzeň 1995.

7. Závěr

Francie a Velká Británie, po vyhlášení války nacistickému Německu v září 1939, se opět postavily na stejnou stranu barikády. Tito dva dlouhodobí spojenci se společným úsilím snažili vzdorovat postupu německé armády. Zlomová byla Bitva o Francii, která dopadla pro spojence katastrofálně. Britský expediční sbor musel být evakuován z přístavu Dunkerque. Francouzský odpor padl a v červnu roku 1940 Francie kapitulovala. Došlo k podepsání francouzsko-německého příměří a k vyhlášení nové francouzské vlády ve Vichy. Tím se Hitlerovi a Mussolinimu nepřímo dostalo do rukou velice silné a válkou nepostižené francouzské loďstvo. Velká část francouzského loďstva, však podle rozkazu admirála Darlana, ještě před příchodem německé armády, odplula do bezpečí britských přístavů. Kdyby se loďstvo dostalo do rukou nepřátel, znamenalo by to pro Velkou Británii téměř jistě katastrofu. Proto věnovala celé situaci značnou pozornost.

Obava, že by se francouzské lodě mohli vrátit do své vlasti a do svých domovských přístavů, přiměla Brity k naplánování operace Catapult. Cílem této operace bylo eliminovat riziko návratu francouzských bojových plavidel do domovských přístavů. 27. června 1940 britská vláda rozhodla o uskutečnění operace. Zahájena byla 3. července 1940. K vojenskému převzetí bojových plavidel došlo ve 21 britských přístavech. Nezřídka docházelo i k ozbrojeným potyčkám. S Francouzskými námořníky se zacházelo jako s válečnými zajatci a proto není divu, že to považovali za zradu.

Zdrcující, pro anglo-francouzské vztahy, však byl útok na 3. eskadru francouzských bojových plavidel na základně Mers el-Kébir uskutečněný

téhož dne. Při tomto útoku zahynulo 1297 francouzských vojáků a bylo potopeno nebo zničeno mnoho francouzských plavidel. Tento útok Francouzi Britům neodpustili a stal se tak hnací silou pro další vojenská střetnutí těchto dvou zemí v oblasti Středozemního moře a severní Afriky. Vláda ve Vichy naplánovala okamžité odvetné akce proti Gibraltar. Střety trvaly až do roku 1942, kdy se Německo rozhodlo obsadit zbývající část Francie. V důsledku toho se francouzské námořnictvo rozhodlo samo zničit svá bojová plavidla v Toulunu. Tím byla vláda ve Vichy definitivně zbavena možnosti zapojovat se do námořních akcí namířených proti Britům a ostatním spojencům.

8. SEZNAM LITERATURY

ANTIER, Jean Jacques, *Drama v MerselKebíru*, Plzeň 1996.

ANTIER, Jean Jacques, *Toulon 1942: Flotila se potápí*, Plzeň 1995.

AUPHAN, Paul and MORDAL, Jacques, *The French Navy in World War II*, Annapolis 1959.

BERNARD, Ireland, *Válka ve Středomoří (1940-1943)*, Plzeň 1995.

BROŽ, Jiří, *Středomoří v ohni druhé světové války*, Praha 2006.

COUHAT, Jean L., *French Warships of World War II*, London 1971.

GREENE, Jack and MASSIGNANI, Alessandro, *The Naval War in the Mediterranean 1940–1943*, London 1998.

GRYNER Peter H., *Největší výsadkové operace v dějinách*, Praha 1998.

HART Liddel, *Dějiny druhé světové války*, Brno 2000.

HART Liddel, *Válka z druhého břehu*, Brno 2004.

HUBÁČEK, Miloš, *Boj o Středomoří - Prvních devět měsíců*, Praha 2003.

CHURCHILL, Winston S., *Druhá světová válka, díly II. a V.*, Praha 1993, 1995.

JACKSON, Julian, *Francie v temných letech 1940-1944*, Praha 2006.

KERSAUDY, Francois, *De Gaulle a Churchill*, Praha 2003.

PEJČOCH, Ivo, NOVÁK Zdeněk, HÁJEK, Tomáš, *Válečné lodě. Druhá světová válka*, Praha 1993.

O'HARA, Vincent, *Struggle for the Middle Sea: The Great Navies at War in the Mediterranean Theater, 1940–1945*, Annapolis 2009.

Internetové zdroje

BÉZA, Michal, *Válečné lodě druhé světové války*.

Dostupné na: www.military.cz/ww2_ships/washington_smlouva.htm,

10. 11. 2016.

SCHLANGE, Karl, *Anglo-francouzské boje za Druhé světové války*.

Dostupné na: <https://www.valka.cz/11101-Anglo-francouzske-boje-za-Druhe-svetove-valky>, 20. 3. 2017

9. RESUME

The aim of this bachelor thesis is to feature the struggles Great Britain against France which was started by operation catapult in 1940. The work is focused on the naval forces of Great Britain, France, Germany and Italy which was determining for development of events. The main aim is focus on reason why was operation catapult done and what consequences did this bring. The author describes the events which happened after operation and which led to the struggle between Great Britain and France. He focuses on the naval forces, political situation and on the course of struggles. In the conclusion he describe end of the French naval in Toulon in 1942.